ഉള്ളി തൊലിച്ചതുപോലെയാണ് ഈ കേസുകൾ തീരുന്നത്. അതുകൊണ്ട് ഈ കേസുകൾ കോമ്പൗണ്ടിംഗ് സമ്പ്രദായം ഏർപ്പെടുത്തി റവന്യു വരുമാനം കൂട്ടുവാൻ സർക്കാരിന് ഉദ്ദേശമുണ്ടോ ; ഉണ്ടെങ്കിൽ അത് നടപ്പിലാക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ടോ ?

ശ്രീ. വക്കം പുരുഷോത്തമൻ : അത് നല്ല നിർദ്ദേശമാണ്. ഗവൺമെൻറ് പരിഗണിക്കുന്ന നിർദ്ദേശമാണ്. കാരണം വളരെയധികം കേസുകൾ, എക്സൈസ് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിന് നടത്താൻ കഴിയാത്ത രീതിയിലുള്ള അനേകം കേസുകൾ കോടതികളിൽ കിടക്കുകയാണ്. കേസുകൾ നല്ലതുപോലെ നടത്താൻ കഴിയുന്നില്ല. അവരുടെ മറ്റ് ഡ്യൂട്ടികൾ നല്ലതുപോലെ ചെയ്യാൻ കഴിയുന്നില്ല. ഇതിന്റെ പണിഷ്മെന്റ് വളരെ വലുതായതുകൊണ്ട് കേസ് എല്ലാം നല്ലതുപോലെ കണ്ടസ്റ്റ് ചെയ്യുന്നുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് ഇത് കോമ്പൗണ്ട് ചെയ്യുന്ന കാര്യം ഗവൺമെന്റ് കാര്യമായിട്ട് ആലോചിച്ചതാണ്. അത് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിൽ വന്നപ്പോൾ അവർ ചില പ്രശ്നങ്ങൾ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചു. ഉടനെ അഡ്വക്കേറ്റ് ജനറലുമായിട്ട് ആലോചിച്ചു. അതനുസരിച്ച് അത് കോമ്പൗണ്ട് ചെയ്യുന്ന കാര്യം ഗവൺമെൻറ് തീർച്ചയായിട്ടും ആലോചിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. വി. കെ. ചന്ദ്രൻ : റവന്യു കമ്മി കുറയ്ക്കാൻ ഏറെ സഹായകരമായിട്ടുള്ള വില്പന നികുതി വകുപ്പ് പുതുതായി രൂപം കൊടുത്തിട്ടുള്ള കൊമേഴ്സ്യൽ ഇൻവെസ്റ്റിഗേഷൻ വിംഗ് 546 കോടി രൂപയുടെ നികുതി ചോർച്ച സംബന്ധിച്ച് ഗവൺമന്റിന് പ്രിലിമിനറി റിപ്പോർട്ട് നൽകിയിട്ടുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി സഭയ്ക്കകത്ത് നൽകിയ രേഖാമൂലമുള്ള ഉത്തരത്തിൽ പറയുന്നതാണ്. ഇതിൽ എത്ര പണം പിരിച്ചെടുക്കാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട് ; ഇത് പിരിച്ചെടുക്കാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടില്ലെങ്കിൽ സാമ്പത്തിക രംഗത്ത് ഈ ഗവൺമെന്റിന്റെ പിടിപ്പുകേടല്ലേ ഇത് സൂചിപ്പിക്കുന്നത് എന്നുള്ളത് വിശദീകരിക്കാമോ?

ശ്രീ. വക്കം പുരുഷോത്തമൻ : എത്ര ശ്രമിച്ചാലും പിടിപ്പുകേട് ഇവർക്ക് ഒഴിവാക്കാൻ ഒക്കുകയില്ല. ഓരോ ചോദ്യത്തിനും പിടിപ്പുകേട് പിടിപ്പുകേട് എന്നു പറയുകയാണ്. പ്രത്യേകം ചോദ്യമായിട്ട് ചോദിച്ചാൽ അതിന് ഉത്തരം പറയാം.

മി. സ്പീക്കർ: ചോദ്യം നമ്പർ 67

കൊല്ലം-കോട്ടപ്പുറം ജലപാത

2 [*67] ശ്രീ. ടി. എൻ. പ്രതാപൻ :
,, ഇ. എം. അഗസ്തി :
,, എം. എം. ഹസ്സൻ : താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ :

(എ) കൊല്ലം-കോട്ടപ്പുറം ജലപാതയുടെ പണി ആരംഭിച്ചുവോ ;

(ബി) പ്രസ്തുത ജലപാതയുടെ ഇപ്പോഴത്തെ അവസ്ഥയെന്ത് ;

(സി) ഈ ജലപാത കൊല്ലത്തുനിന്ന് കോവളത്തേക്കും കോട്ടപ്പുറത്തുനിന്ന് കാസർകോട്ടേക്കും ദീർഘിപ്പിക്കുവാൻ ഉദ്ദേശമുണ്ടോ ;

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

(ഡി) എങ്കിൽ പ്രസ്തുത നിർദ്ദേശത്തിന് കേന്ദ്രത്തിന്റെ അനുമതി ലഭിച്ചിട്ടുണ്ടോ ; വിശദാംശം വ്യക്തമാക്കുമോ ?

ജലവിഭവവും പാർലമെന്ററികാര്യവും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ) :

(എ) ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ട്.

(ബി) സംസ്ഥാനത്തെ കൊല്ലം മുതൽ കോട്ടപ്പുറം വരെയുള്ള ജലപാത ദേശീയ ജലപാത-III ആയി അംഗീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഈ ഭാഗത്തിന്റെ വികസന പുനരുദ്ധാരണ പ്രക്രിയകൾ കേന്ദ്ര ഷിപ്പിംഗ് മന്ത്രാലയത്തിന്റെ കീഴിൽ വരുന്ന ഇൻലാന്റ് വാട്ടർവെയിസ് അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യ നേരിട്ടാണ് നടത്തിവരുന്നത്. ഈ ഭാഗത്തെ വികസന പുനരുദ്ധാരണ പ്രക്രിയകൾ നടപ്പിലാക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ജലപാതയിൽ സ്ഥിതിചെയ്യുന്ന ചീനവലകൾ നീക്കുക; തണ്ണീർമുക്കം ലോക്ക് മുതലായവയുടെ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ നടത്തുക, കനാലിന്റെ വിസ്തൃതി വർദ്ധിപ്പിക്കുക, ടെർമിനലുകൾ നിർമ്മിക്കുക തുടങ്ങിയ നടപടികൾ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നു.

(സി) ജലപാത ദീർഘിപ്പിക്കുന്നതിനായി കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിനെ സമീപിച്ചിട്ടുണ്ട്.

(ഡി) ഇല്ല.

ശ്രീ. ടി. എൻ. പ്രതാപൻ : 1993-ൽ ഇന്ത്യാ ഗവൺമെന്റ് ഗംഗ-ബ്രഹ്മപുത്ര ജലപാതയ്ക്ക് പുറമേ അംഗീകരിച്ച ഏക ദേശീയ ജലപാതയാണ് കൊല്ലം-കോട്ടപ്പുറം ജലപാത. കൊല്ലം, ആലപ്പുഴ, എറണാകുളം, തൃശ്ശൂർ ജില്ലകളിലായി 205 കിലോമീറ്റർ നീളമുള്ളതാണ്. 2001-ലെ സെൻസസ് പ്രകാരം 12.72 കോടി ജനസംഖ്യ ഇതിന്റെ പ്രദേശത്തായി ഉണ്ട്. ഇതിന്റെ നവീകരണത്തിനും സംരക്ഷണത്തിനും വേണ്ടി പന്ത്രണ്ടാം ധനകാര്യ കമ്മീഷൻ എത്ര വിഹിതം അനുവദിച്ചിട്ടുണ്ടെന്ന് വ്യക്തമാക്കാമോ?

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ : പന്ത്രണ്ടാം ധനകാര്യ കമ്മീഷൻ 225 കോടി രൂപ ഇതിന്റെ വികസനത്തിനുവേണ്ടി അനുവദിച്ചിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. ടി. എൻ. പ്രതാപൻ : വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട മറ്റൊരു ജലപാതയാണ് കനോലി കനാൽ ഉൾപ്പെടുന്ന കോട്ടപ്പുറം മുതൽ കാസർകോട് വരെയുള്ള ജലപാത. കനോലി കനാലിന്റെ പ്രദേശം ഇന്ന് കയ്യേറ്റംമൂലവും മണ്ണെടുപ്പുമൂലവും നാമാവശേഷമായിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഇത് സംരക്ഷിക്കേണ്ടത് ജനങ്ങളുടേയും പരിസ്ഥിതിയുടേയും അടിയന്തിര ആവശ്യമാണ്. വളരെയേറെ ആഴത്തിലുള്ള മണ്ണെടുപ്പുമൂലം കുടിവെള്ളത്തിനുപോലും ഇന്ന് മുട്ടുവരികയാണ്. അതുകൊണ്ട് കനോലി കനാൽ ദേശീയ ജലപാതയായി അംഗീകരിച്ചിട്ടുണ്ടോ ; അംഗീകരിച്ചിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ ഇതിന്റെ സംരക്ഷണത്തിനും നവീകരണത്തിനും വേണ്ട എന്തു നടപടി സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്? ഇല്ല എങ്കിൽ നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ ?

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ : കനോലി കനാലിൽ കുറേ വർക്കുകൾ നടന്നുവരുന്നുണ്ട്. ഡെവലപ്മെന്റ് ഓഫ് കനോലി കനാൽ ഇതിനകത്ത് ഒരു ഭാഗമായി നില്ക്കുകയാണ്. ഓൺ ഗോയിംഗ് ഇൻലാന്റ് നാവിഗേഷൻ വർക്സിനകത്ത് ഈ കനോലി കനാൽകൂടി ഉൾക്കൊള്ളിച്ചിട്ടുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ ഇവിടെ പറഞ്ഞ ചില പ്രശ്നങ്ങൾ അവിടെയുണ്ടെന്നുള്ളത് സത്യമാണ്. പക്ഷേ സർക്കാരിന് സാമ്പത്തിക പരിമിതിയുള്ളതുകൊണ്ടാണ് ഉദ്ദേശിക്കുന്ന രൂപത്തിലുള്ള വേഗതയിൽ അതിന് മുന്നോട്ടു പോകുവാൻ സാധിക്കാത്തത്. എങ്കിലും പ്രയോറിറ്റി കൊടുത്ത് ഗവൺമെന്റ് ഈ കാര്യം ചെയ്യുന്നതാണ്.

ശ്രീ. ഇ.എം.അഗസ്തി : നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തെ വികസനത്തിന് ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട പദ്ധതിയാണ് ദേശീയ ജലപാതകളുടെ വികസനം. നമ്മുടെ രാഷ്ട്രപതി ഈ സഭയിൽ നടത്തിയ ചരിത്രപ്രധാനമായ പ്രസംഗത്തിലും നമ്മുടെ ജലപാതകളുടെ നവീകരണത്തെ സംബന്ധിച്ച് പറയുകയുണ്ടായി. ഇന്ത്യയിലാകെ 14500 കി.മീ. ജലപാതയുള്ളതിൽ 20 ശതമാനം കേരളത്തിലാണ്. കേരളത്തിൽ ലഭ്യമായ ജലപാതയുടെ 12 ശതമാനം മാത്രമാണ് ഇപ്പോൾ ഗതാഗത യോഗ്യമായിട്ടുള്ളത് എന്നാണ് കണക്കുകൾ വ്യക്തമാക്കുന്നത്. ഉപയോഗയോഗ്യമല്ലാത്ത ജലപാതകളുടെ പുനരുദ്ധാരണത്തിനു വേണ്ടി എന്തെങ്കിലും ഒരു പദ്ധതി കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിനു മുമ്പാകെ സമർപ്പിച്ചിട്ടുണ്ടോ ? അതോ കേരള സംസ്ഥാനത്തിന്റെ സ്വന്തമായ സാമ്പത്തിക വിഭവം ഉപയോഗിച്ചു കൊണ്ട് ഈ ജലപാതകളെ പുനരുദ്ധരിപ്പിക്കുവാൻ കഴിയുമെന്ന് ഗവൺമെന്റ് വിചാരിക്കുന്നുണ്ടോ ; ഏതിനാണ് ഗവൺമെന്റിന്റെ മുമ്പിൽ പ്രയോറിറ്റിയുള്ളതെന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ?

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ : നേരത്തേ ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചതിൽ ദേശീയപാതയായി അംഗീകരിക്കപ്പെട്ട 205 കി.മീ. ദൂരമുണ്ട്. അതൊടൊപ്പംതന്നെ സംസ്ഥാനം ജലപാതയായി ഉദ്ദേശിക്കുന്ന കൊല്ലം മുതൽ കോവളം വരെയും കോട്ടപ്പുറം മുതൽ കാസർകോടു വരെയുമുള്ള ഒരു ഏരിയയുണ്ട്. കൊല്ലം മുതൽ കോവളംവരെ 74 കി.മീറ്ററും അപ്പുറത്ത് കോട്ടപ്പുറം മുതൽ നീലേശ്വരം വരെയുള്ള 348 കി.മീറ്ററും. ഇതാണ് സംസ്ഥാന ജലപാതയായി നില്ക്കുന്നത്. കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് പന്ത്രണ്ടാം ധനകാര്യ കമ്മിഷനിൽ നമുക്ക് തന്നിട്ടുള്ള തുക ഉപയോഗിച്ച് ഈ സംസ്ഥാന ജലപാതയുടെകൂടി വികസനം അനുവദിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയാണ് ശ്രമിക്കുന്നത്. നമുക്ക് ഒരു പ്രയാസമുള്ളത്, ഈ ജലപാതയിൽ ചില സ്പെസിഫിക്കേഷൻസുണ്ട്. ഇവിടെ നാഷണൽ വാട്ടർ വേയായി ഡിക്ലെയർ ചെയ്യുന്ന സ്ഥലത്തിന് മിനിമം ചില സ്പെസിഫിക്കേഷൻസ് അവർ പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ആ സ്പെസിഫിക്കേഷൻ ഇല്ലാത്ത സ്ഥലം സംസ്ഥാന ജലപാതയായി വിനിയോഗിക്കുവാൻ മാത്രമേ നമുക്ക് സാധ്യമാകൂ. മുന്നൂറ് ടണ്ണിന്റെ ബാരേജ് പോകത്തക്ക വിധത്തിലുള്ള ക്രമീകരണം വേണമെന്നുള്ളത് ദേശീയ ജലപാതയിൽ അവർ പറഞ്ഞിട്ടുള്ളതാണ്. അതുകൊണ്ട് നേരത്തേ പറഞ്ഞ ചില സ്ഥലങ്ങൾ, ഈ നിബന്ധനയിൽ വരാത്ത സ്ഥലങ്ങൾ അത് സംസ്ഥാന ജലപാതയായി വികസിപ്പിക്കും.

ശ്രീ. ഇ. എം. അഗസ്തി : ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ ഇത് വളരെ സാമ്പത്തിക ബുദ്ധിമുട്ടുള്ള കാര്യമായതുകൊണ്ട് എങ്ങനെ വിഭവ സമാഹരണം നടത്താമെന്നതിനെ സംബന്ധിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പരാമർശിച്ചില്ല. അതുംകൂടി മറുപടി പറയുമെന്ന് ഞാൻ വിചാരിക്കുകയാണ്. ദേശീയ ജലപാതയാണെങ്കിലും സംസ്ഥാന ജലപാതയാണെങ്കിലും ജലപാതകളുടെ വികസനം നമ്മുടെ രാജ്യത്തെ സംബന്ധിച്ച് ഒരു പുതിയ പദ്ധതിയാണ്. ഈ രംഗത്ത് കാര്യമായിട്ടൊന്നും നമ്മുടെ രാജ്യവും നമ്മുടെ സംസ്ഥാനവും മുന്നോട്ടു പോയിട്ടില്ല. അതുകൊണ്ട് ദേശീയ ജലപാതയുടെ വികസനത്തിൽ എന്തൊക്കെയാണ് ഏറ്റെടുത്ത് നടത്തുവാൻ ഗവൺമെൻറ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത് ; അല്ലെങ്കിൽ പ്രോജക്ടിൽ എന്തൊക്കെയാണ് വിഭാവനം ചെയ്തിട്ടുള്ളത് ; എന്ത് സാങ്കേതിക വിദ്യയാണ് ഗവൺമെൻറ് ഈ കാര്യത്തിൽ ഉപയോഗിക്കുന്നത്? അതിന്റെ പ്രധാനപ്പെട്ട വികസനം ഏറ്റവും പ്രായോഗികമായി നടപ്പിലാക്കുന്നത് സമുദ്ര നിരപ്പിൽനിന്ന് താഴ്ന്ന പ്രദേശങ്ങളിലാണ്. പ്രത്യേകിച്ച് യൂറോപ്യൻ രാജ്യങ്ങളിലാണ്. അങ്ങനെ ഏതെങ്കിലും യൂറോപ്യൻ സാങ്കേതിക വിദ്യ ഈ കാര്യത്തിൽ സ്വീകരിക്കുവാൻ ഗവൺമെന്റ് ആലോചിക്കുന്നുണ്ടോ? അതിന് എന്തെങ്കിലും പദ്ധതി ഗവൺമെന്റിന്റെ മുമ്പിൽ ഉണ്ടാകുമോ? സ്മാർട്ട് വാട്ടർ വേയ്സ് എന്നുപറയുന്നത് സ്മാർട്ടായിത്തന്നെ കേരളത്തിലെ ഒരു സ്മാർട്ട്നസ് പ്രസരിക്കുന്ന രീതിയിലുള്ള പദ്ധതിയെ സംബന്ധിച്ച് ഗവൺമെന്റ് ആലോചിച്ച് തുടങ്ങിയിട്ടുണ്ടോ എന്നുള്ള കാര്യം വ്യക്തമാക്കുമോ?

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ : ബഹുമാനപ്പെട്ട ഇ. എം. അഗസ്തി ചോദിച്ച ചോദ്യത്തിന് ഞാൻ നേരത്തേതന്നെ ഉത്തരം പറഞ്ഞതാണ്. 225 കോടി രൂപ ഗവൺമെന്റ് ഓഫ് ഇന്ത്യയുടെ പന്ത്രണ്ടാം ധനകാര്യ കമ്മിഷൻ തീരുമാനപ്രകാരം ഗ്രാന്റായി നമുക്ക് ലഭിക്കുകയാണ്. ആ തുകയാണ് ഇവിടെ ഫിനാൻഷ്യൽ സോഴ്സായി നമ്മൾ കാണുന്നത്. ഇവിടെ നേരത്തേ പറഞ്ഞതുപോലെ ദേശീയ ജലപാതയുടെ പുനരുദ്ധാരണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ കേന്ദ്ര ഷിപ്പിംഗ് മന്ത്രാലയത്തിന്റെ കീഴിൽ വരുന്ന ഇൻലാന്റ് വാട്ടർ വേയ്സ് അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യ നേരിട്ടാണ് നടത്തുന്നത്. സംസ്ഥാന ജലപാതയുടെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ നമുക്ക് നടത്താൻ കഴിയും.

ശ്രീ. എം. എം. ഹസ്സൻ : . നമ്മുടെ ടൂറിസം വികസനവും സമാന്തര ഗതാഗത മാർഗ്ഗവുമായി ദേശീയ ജല ഗതാഗതത്തോട് വ്യാപിപ്പിക്കാവുന്ന കാര്യത്തിൽ കൊല്ലം-കോട്ടപ്പുറം ജലപാതയെയാണ് മൂന്നാമതായി സ്വീകരിച്ചത് എന്നുപറഞ്ഞു. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി കോട്ടപ്പുറം-നീലേശ്വരം, കൊല്ലം-കോവളം പാതകളുടെ വികസനത്തിന് സാമ്പത്തിക ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ ഉണ്ടെന്നും പറഞ്ഞു. ധനകാര്യ കമ്മിഷൻ നല്കിയ സഹായത്തിനു പുറമേ ഭീമമായ ഒരു തുക നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തെ ദേശീയ ജലപാത വികസിപ്പിക്കുന്നതിന് ആവശ്യമായതിനാൽ സ്വകാര്യ പങ്കാളിത്തത്തോടുകൂടി മറ്റ് പ്രദേശങ്ങളിലെ വികസനത്തിനു വേണ്ടിയുള്ള ഒരു പദ്ധതി തയ്യാറാക്കി കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന് സമർപ്പിക്കുവാൻ തയ്യാറാകുമോ ?

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ : അത് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റാണ് ചെയ്യേണ്ടത്. കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ മുമ്പിൽ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ പ്രൊപ്പോസൽസ് ഉണ്ട്. അതിൽ പോസിറ്റീവായ തീരുമാനമെടുക്കുമെന്നുള്ള പ്രതീക്ഷയോടുകൂടിയാണ്

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

നമ്മൾ നില്ക്കുന്നത്. ദേശീയ ജലപാത-I-നകത്ത് 1620 കി.മീറ്ററും ദേശീയജലപാത-II-ൽ 891 കി.മീറ്ററുമാണ് നേരത്തേ ചേർത്തിരുന്നത്. ദേശീയ ജലപാത-III-നകത്താണ് കേരളത്തിന്റെ ഘടകമുള്ളത്. ആ കേരളത്തിന്റെ ഘടകത്തിൽ നമുക്ക് 205 കി.മീ. ദൂരം കിട്ടുകയും ചെയ്തു. അതിന്റെ ഡെവലപ്മെന്റിന് ടൂറിസം കൂടി ക്ലബ് ചെയ്ത് നമുക്കു ചെയ്യാൻ കഴിയുന്ന കാര്യങ്ങളെക്കുറിച്ച് പരിഗണിക്കും.

ശ്രീ. എം. എം. ഹസ്സൻ: കോവളം-കൊല്ലം പാർവ്വതീ പുത്തനാർ ഉൾപ്പെടുന്ന ജലപാതയുടെ വികസനം രാജവാഴ്ചക്കാലത്ത് വെട്ടി ഉണ്ടാക്കിയതാണ്; വികസിപ്പിച്ചതാണ്. എത്രയോ വർഷങ്ങളായി ഇതിന്റെ വികസനത്തെക്കുറിച്ച് പറയുന്നു. ഒരു പ്രധാനകാര്യം ധനാഗമ മാർഗ്ഗങ്ങളുടെ ഇല്ലായ്മയാണ്. അതുകൊണ്ടാണ് ഞാൻ ചോദിച്ചത് സ്വകാര്യ പങ്കാളിത്തംകൂടി സ്വീകരിച്ചുകൊണ്ട് കോവളം-കൊല്ലം ജലപാതയുടെ വികസനത്തിനുള്ള പരിപാടികൾ ആവിഷ്കരിക്കുവാൻ തയ്യാറാകുമോ?

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: നേരത്തേതന്നെ ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചതാണ്. കൊല്ലം-കോവളം, നമ്മുടെ ഏരിയ 74 കി.മീ. വരും. ആ 74 കി.മീറ്ററിൽ ചില ബ്ലോക്കുകളുണ്ട്. ആ ബ്ലോക്കുകൾകൂടി മാറ്റിയാൽ ആ ജലപാത നമുക്ക് ക്ലിയറായി മുന്നോട്ടു കൊണ്ടുപോകുവാൻ പറ്റും. നേരത്തേ പറഞ്ഞതുപോലെയുള്ള ഈ സംസ്ഥാന ജലപാതയുടെ വികസന പദ്ധതിക്ക് ഇത് ചേർത്ത് നമ്മൾ പ്രൊപ്പോസൽ നല്കിയിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. ടി. കെ. ദേവകുമാർ: കേരളത്തിൽ ടൂറിസത്തിന്റേയും ചരക്ക് ഗതാഗതത്തിന്റേയും അതുപോലെതന്നെ സമാന്തര ഗതാഗത മാർഗ്ഗമായി ഉപയോഗിക്കുവാൻ കഴിയുകയും ചെയ്യാവുന്ന ഒരു ദേശീയപാതയ്ക്ക് വിവാദമൊന്നും ഇല്ലാതിരിക്കുകയാണ്. വിവാദങ്ങളുള്ള ചില പാതകൾ സൃഷ്ടിക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ച് സർക്കാർ തന്നെ ചർച്ച ചെയ്ത് അതിന്റെ പിന്നാലെ പോകുമ്പോൾ വിവാദമില്ലാത്ത പാതയ്ക്ക് പണമില്ല എന്ന മറുപടിയാണ് സർക്കാരിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്ന് വന്നിരിക്കുന്നത്. ആ ജലപാതയ്ക്ക് പണം കണ്ടെത്തി ടൂറിസത്തിന്റെയും ചരക്ക് ഗതാഗതത്തിന്റേയും സൗകര്യം വർദ്ധിപ്പിക്കുവാൻ പരിശ്രമിക്കുകയും ഒപ്പം കായംകുളം കായലിൽ അങ്ങയുടെ ശ്രദ്ധയിലുള്ള ഒരു പ്രോജക്ടുണ്ട്. കായംകുളം ഫിഷിംഗ് ഹാർബർ മുതൽ കായംകുളം തൃക്കുന്നപ്പുഴ വരെയുള്ള, കായംകുളം കായലിന്റെ പടിഞ്ഞാറേ കരയിലൂടെയുള്ള ഒരു റോഡ് ദേശീയ ജലപാതയ്ക്ക് ഡ്രഡ്ജ് ചെയ്യുന്ന മണൽ ഉപയോഗിച്ച് നിർമ്മിക്കുക എന്ന ഒരു പ്രൊപ്പോസൽ സർക്കാരിന്റെ മുമ്പിലുണ്ടോ? അത് ഗൗരവത്തോടെ പരിശോധിച്ചുകൊണ്ട് ആ ദേശീയ ജലപാതയുടെ നിർമ്മാണവും ആ റോഡ് നിർമ്മാണവും പരസ്പരം ബന്ധപ്പെടുത്താൻ സർക്കാർ മുൻകയ്യെടുക്കുമോ?

മി. സ്പീക്കർ: ഇനിയെന്തെങ്കിലുമുണ്ടോ പരസ്പരം ബന്ധപ്പെടുത്താൻ?

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ : ഒരു ഉപചോദ്യത്തിൽ രണ്ട് കാര്യങ്ങളാണ്. രണ്ടും കൂടി പറഞ്ഞില്ലെങ്കിൽ സംശയങ്ങൾ ബാക്കിയാവും. ഒന്ന്, ഇതു സംബന്ധിച്ച് വിവാദങ്ങളില്ല. ഇതിൽ ആകപ്പാടെയുള്ളത് ചില ഫെസിലിറ്റീസിനെ സംബന്ധിച്ചുള്ള തർക്കങ്ങളാണ്. ചീനവല മാറ്റുന്നതിനെ സംബന്ധിച്ചുള്ള തർക്കമാണ്. അഞ്ച് കിലോമീറ്റർ ദൂരത്തിൽ നിൽക്കുകയാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട ടി. കെ. ദേവകുമാർ അടക്കം നമ്മളെല്ലാവരും കൂടി വിചാരിച്ചാൽ തീർക്കാൻ കഴിയുന്ന ഒരു തർക്കമാണ്. ഗവൺമെന്റ് ആവുന്ന വിധത്തിൽ പരിശോധിക്കാം. എങ്കിലും ആ പ്രദേശത്തുള്ള ജനങ്ങളുടെകൂടി സമ്പൂർണ്ണമായ സഹകരണം ഉണ്ടാകണം. ചീനവല മാറ്റിയാൽ നമുക്ക് ക്ലിയറായി പോകാൻ പറ്റും. അങ്ങ് പറഞ്ഞ രണ്ടാമത്തെ പ്രൊപ്പോസൽ വയബിളാണെങ്കിൽ പരിഗണിക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ച് ഗവൺമെന്റ് ആലോചിക്കാം.

ശ്രീ. വർക്കല കഹാർ : കൊല്ലം മുതൽ കോവളം വരെയുള്ള ജലപാതയുടെ വികസനത്തിന്റെ ഭാഗമായുള്ള ഇടവ-നടയറ കായൽ കാപ്പിൽ മുതൽ കോഴിത്തോട്ടം വരെയുള്ള പ്രദേശങ്ങളുടെ വികസനത്തിന് കേന്ദ്രസർക്കാർ മുൻഗണന നൽകുകയും അതിന് സംസ്ഥാന സർക്കാർ നൽകിയ പ്രൊപ്പോസൽ കേന്ദ്ര സർക്കാർ അംഗീകരിക്കുകയുമുണ്ടായി. അതിന്റെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടക്കുന്നതിനിടയ്ക്ക് അത് ദ്രുതഗതിയിലാക്കാനും അതോടൊപ്പം ഇതു കാരണം പുനരധിവസിപ്പിക്കേണ്ടിവരുന്ന ആളുകളുടെ പുനരധിവാസം ഉറപ്പുവരുത്താനും വേണ്ട നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമോ ?

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ : അവിടെ ചില ബ്ലോക്കുകളുണ്ട്. അത് മാറ്റുന്നതിനു വേണ്ടിയുള്ള പരിശ്രമങ്ങൾ നടത്തും. പക്ഷേ പന്ത്രണ്ടാം ധനകാര്യ കമ്മീഷന്റെ പണം ഉപയോഗിക്കണമെങ്കിൽ ഏപ്രിൽ മാസം ഒന്നാം തീയതി മുതലേ സാദ്ധ്യമാവുകയുള്ളൂ. അത് വിനിയോഗിക്കുന്നതിനുള്ള സാദ്ധ്യത കിട്ടിക്കഴിയുമ്പോൾ ഈ പ്രൊപ്പോസലും ആലോചിക്കുന്നതാണ്.

ശ്രീ. എ. സി. ഷൺമുഖദാസ് : കൊടുങ്ങല്ലൂർ മുതൽ എന്റെ നിയോജക മണ്ഡലത്തിലെ കാരാപ്പുഴ വരെ സംസ്ഥാന പാത എന്ന നിലയിൽ കനോലി കനാലിന്റെ ആഴം കൂട്ടാനും വീതി കൂട്ടാനും സൈഡ്‌വാൾ കെട്ടാനും ഇപ്പോൾ പണം ചെലവഴിച്ചു കൊണ്ടിരിക്കുന്നു. ഇത് ദേശീയപാതയായി പ്രഖ്യാപിക്കുമെന്ന് പറയുന്നു. എന്നാൽ ഈ പാതയുടെ മുകളിൽ ഇപ്പോൾ വേൾഡ് ബാങ്കിൽ നിന്ന് കിട്ടുന്ന പണം ഉപയോഗിച്ചുകൊണ്ട് നാഷണൽ ഹൈവേ, സ്റ്റേറ്റ് ഹൈവേ, മറ്റ് റോഡുകൾ, പാലങ്ങൾ എന്നിവ പണിയുകയാണ്. ഇത് ദേശീയ ജലപാതയായി മാറുമ്പോൾ ഈ പാലങ്ങളൊക്കെ പൊളിച്ചു മാറ്റണം. കേരളത്തിൽ ഇങ്ങനെ പണിയുകയും പൊളിച്ചു മാറ്റുകയും ചെയ്യുന്നതുമൂലമുണ്ടാകുന്ന ധനദുർവിനിയോഗം അവസാനിപ്പിക്കാൻ ഇറിഗേഷൻ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റും പി.ഡബ്ല്യു.ഡി.യുമായി ആലോചിച്ച് ഈ കനാലിന് മുകളിൽ പാലം പണിയുമ്പോൾ ഭാവിയിലുണ്ടാകാവുന്ന ജലപാതയ്ക്ക് പറ്റുന്ന രീതിയിൽ ആകണമെന്ന നിർദ്ദേശം കൊടുക്കാൻ ദയവുണ്ടാകുമോ?

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ : ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗത്തിന്റെ നിർദ്ദേശം ആലോചിക്കാവുന്നതാണ്.

ശ്രീ. എം. കെ. പോൾസൺ മാസ്റ്റർ : തൃശ്ശൂർ ജില്ലയിൽ ഏറ്റവും ജലഗതാഗത പ്രാധാന്യമുള്ള വാണിജ്യ കേന്ദ്രമാണ് കണ്ടശ്ശാംകടവ്. പുരാതനമായ കനോലി കനാൽ പൊന്നാനി വരെ നീട്ടി പ്രാധാന്യം വർദ്ധിപ്പിക്കുകയാണെങ്കിൽ കണ്ടശ്ശാംകടവ് വലിയൊരു തുറമുഖ പട്ടണമാകുന്ന രീതിയിൽ മാറ്റിയെടുക്കാൻ സാധിക്കും. അതിനു വേണ്ട നടപടി സ്വീകരിക്കാൻ സർക്കാർ തയ്യാറാകുമോ ?

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ : ഇതൊക്കെ നമ്മുടെ സങ്കൽപ്പത്തിലുള്ള ചോദ്യങ്ങളാണ്. ആ സങ്കൽപ്പങ്ങളൊക്കെ യാഥാർത്ഥ്യമാകാൻ വേണ്ടി എല്ലാവർക്കും പ്രാർത്ഥിക്കുകയും പരിശ്രമിക്കുകയും ചെയ്യാം.

ശ്രീ. സി. കെ. നാണു : ആയിരക്കണക്കിന് ഏക്കർ ഭൂമി ഗവൺമെന്റ് അക്വയർ ചെയ്ത മലബാറിലുള്ള പ്രധാനപ്പെട്ട ഒന്നാണ് മാഹി കനാൽ. വടകര, മേപ്പയൂർ, നാദാപുരം തുടങ്ങിയ വളരെയേറെ പ്രധാനപ്പെട്ടതും പലപ്പോഴായി കോടിക്കണക്കിന് രൂപ വകയിരുത്തുകയും പണി ആരംഭിക്കുമെന്ന് വളരെ പ്രതീക്ഷിക്കുകയും ചെയ്തിരുന്നതാണ്. പിന്നീട് അതിന് ഒരു കാശും ചെലവഴിക്കാത്ത സ്ഥിതിയാണ്. ഭൂമി വേസ്റ്റായി കിടക്കുന്നു. അത് പരിഹരിക്കാൻ പലപ്പോഴായി കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിനോട് മലബാർ ഭാഗത്തുനിന്നുള്ള എം.പി.മാരുടെ നിവേദനം ഉണ്ടായിരുന്നു. എന്നിട്ടും അത് യാഥാർത്ഥ്യമാകുന്നില്ല. മാഹി കനാലിന്റെ ബാക്കിയുള്ള പണി മെച്ചപ്പെടുത്താനുള്ള എന്തെങ്കിലും നടപടികൾ സർക്കാർ സ്വീകരിക്കുമോ ?

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ : ദേശീയ ജലപാത I-ഉം II-ഉം ലഭിച്ചതിനുശേഷം III-ാം ദേശീയ ജലപാത നമുക്ക് കിട്ടാനുള്ള പ്രേരകശക്തിയായത് മലയാളിയായ ശ്രീ. കെ.പി. ഉണ്ണിക്കൃഷ്ണൻ ആ മേഖല കൈകാര്യം ചെയ്ത കാലഘട്ടത്തിലാണ്. അന്നാണ് ദേശീയ ജലപാത-III അനുവദിച്ചത്. അപ്പോൾ ഒരു പ്രശ്നമുണ്ടായിരുന്നത് ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ ശ്രീ. സി. കെ. നാണു ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ ആ ഏരിയ ബ്ലോക്കായി നിൽക്കുകയാണ്. നമുക്ക് അപ്പോൾ പണം ഉണ്ടായിരുന്നില്ല. ഞാൻ നേരത്തെ പറഞ്ഞതുപോലെ ഏപ്രിൽ മാസം ഒന്നാം തീയതി മുതൽ പന്ത്രണ്ടാം ധനകാര്യ കമ്മീഷന്റെ പണം വിനിയോഗിക്കാൻ കഴിയുന്ന സാഹചര്യത്തിൽ ഈ പ്രൊപ്പോസൽ കൂടി ആലോചിക്കാം.

ശ്രീ. കെ. മോഹൻകുമാർ : മഹാകവി കുമാരനാശാനെപ്പോലുള്ള നിയമസഭാ സാമാജികൻമാർപോലും നിയമസഭയിൽ എത്തുന്നതിനുവേണ്ടി ഉപയോഗിച്ചിരുന്ന ജലപാതയാണ് ഇപ്പോൾ ചരിത്രത്തോട് നീതി പുലർത്താൻ കഴിയാത്തതുകൊണ്ട് ഉപയോഗശൂന്യമായി അവശേഷിക്കുന്നത്. ഈ ജലപാതയിലെ വേളി-കോവളം ഭാഗം മാലിന്യവിമുക്തമാക്കുന്നതിനും ആഴം കൂട്ടുന്നതിനും സർക്കാർ വിഹിതം ഉറപ്പാക്കി

കഴിഞ്ഞിരിക്കുകയാണ്. പക്ഷേ അതിന്റെ ട്രീറ്റ്മെന്റ് പ്ലാന്റിന് സ്ഥലമെടുക്കാൻ കഴിയാത്തതുകൊണ്ട് അതിന്റെ പ്രവർത്തനം ആരംഭിക്കാനോ കേന്ദ്ര വിഹിതം ഉൾപ്പെടെയുള്ള ധനസഹായം ഉപയോഗപ്പെടുത്താനോ കഴിയാതിരിക്കുകയാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി വളരെ താല്പര്യപൂർവ്വം ട്രീറ്റ്മെന്റ് പ്ലാന്റിനുവേണ്ടി സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കാനും പ്രവർത്തനം ആരംഭിക്കാനുമുള്ള നടപടി നിർദ്ദേശിക്കുമോ ?

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ : കോവളം-വേളി ഭാഗത്തെ പുനരുദ്ധാരണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ തലസ്ഥാന മേഖലാ വികസന പദ്ധതിയിൽപ്പെടുത്തി ഏറ്റെടുത്തിട്ടുണ്ട്. വേളി, ആക്കുളം കായലുകളുടെ പുനരുദ്ധാരണ-സംരക്ഷണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ ദേശീയ തടാക സംരക്ഷണ പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി നടപ്പാക്കുന്നതിന് തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്. ചില തടസ്സങ്ങൾ അവിടെയുണ്ട്. അത് പരിഹരിക്കാനുള്ള മാർഗ്ഗങ്ങൾ ആരായുന്നതാണ്.

ശ്രീമതി പി. കെ. ശ്രീമതി ടീച്ചർ : ഞാൻ ഈ സഭയിൽ മുമ്പും ഉന്നയിച്ച ഒരു ചോദ്യമാണ് ആവർത്തിക്കുന്നത്. ഇവിടെ മുൻ മുഖ്യമന്ത്രി ഇ. കെ. നായനാരുടെ താല്പര്യത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ അന്നത്തെ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് നീലേശ്വരം മുതൽ കോട്ടപ്പുറം വരെയുള്ള ജലപാത പുനരുദ്ധരിക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി സുൽത്താൻതോട് കനാൽ ഏകദേശം 2 കോടിയിൽപ്പരം രൂപ ചെലവഴിച്ച് പുനർ നിർമ്മിച്ചിരുന്നു. പക്ഷേ ഇക്കഴിഞ്ഞ നാലേമുക്കാൽ വർഷക്കാലമായി സുൽത്താൻതോടുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുകൊണ്ട് ചെയ്യേണ്ടിയിരുന്ന മറ്റു ചില പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടപ്പാക്കാത്തതിന്റെ ഭാഗമായി ആ ഭാഗത്തുകൂടി മറ്റ് ബോട്ടുകൾക്കോ തോണികൾക്കോ പോകാൻ കഴിയുന്നില്ല. എന്നുമാത്രമല്ല, ആ ഉദ്ദേശം സഫലീകൃതമാവുകയും ചെയ്തിട്ടില്ല. അതുകൊണ്ട് എത്രയും പെട്ടെന്ന് നീലേശ്വരം മുതൽ കോട്ടപ്പുറം വരെയുള്ള ജലപാത പുനരുദ്ധരിക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായുള്ള പ്രവർത്തനങ്ങൾ ത്വരിതപ്പെടുത്താൻ നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ ?

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ : ഇവിടെ ഗവൺമെന്റുകൾ മാറി മാറിയാണ് വരുന്നത്. ഗവൺമെന്റ് ചെയ്തില്ല എന്നുപറഞ്ഞാൽ ഫിഫ്റ്റി ഫിഫ്റ്റിയാണ് അതിന്റെ ഉത്തരവാദിത്തം. ഡെവലപ്മെന്റ് ഓഫ് സുൽത്താൻ കനാൽ, ആ വർക്ക് കംപ്ലീറ്റ് ചെയ്യാനാണ് എനിക്ക് തന്നിട്ടുള്ള രേഖകളിൽ കാണുന്നത്. ബഹുമാനപ്പെട്ട ശ്രീമതി ടീച്ചർ പറഞ്ഞ പ്രസക്തമായ ഭാഗങ്ങൾ ഗവൺമെന്റ് പരിഗണിക്കുന്നതാണ്.

ശ്രീ. എം. മുരളി : കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് മുന്നോട്ടുവച്ചിട്ടുള്ള നദികളുടെ സംയോജനം എന്ന ആശയം കേരളം നമ്മുടേതായ കാരണങ്ങൾ കൊണ്ട് എതിർക്കുകയാണ്. ആ എതിർപ്പ് തുടർന്നു കൊണ്ടുതന്നെ നമുക്ക് കായലുകളും നദികളും സംയോജിപ്പിക്കാവുന്ന ഉൾനാടൻ മേഖലകൾ സംയോജിപ്പിച്ചുകൊണ്ട്

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. ടി. കെ. ദേവകുമാർ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ ചരക്കുഗതാഗതമായാലും ടൂറിസം വികസനം ലക്ഷ്യം വച്ചുകൊണ്ട്, ഉദാഹരണത്തിന് അച്ചൻകോവിലും വളരെ പ്രസിദ്ധമായ പമ്പയും മണിമലയും ഉൾപ്പെടെയുള്ള നദികളേയും ജലാശയങ്ങളേയും സംയോജിപ്പിച്ചുകൊണ്ടുള്ള പ്രത്യേക പദ്ധതിക്ക് രൂപം നൽകാൻ തയ്യാറാകുമോ ?

<u>ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ</u> : ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ സൂചിപ്പിച്ചതിൽ ഒരു പ്രസക്തമായ ഭാഗമുണ്ട്. പല അംഗങ്ങളും ഇതു സംബന്ധിച്ച് ആവർത്തിച്ച് പറയുകയും ചെയ്തു. ഇപ്പോൾ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് യാത്രയ്ക്ക് ബുദ്ധിമുട്ടുകളുണ്ട്. റോഡ് വീതി കൂട്ടാനുള്ള ബുദ്ധിമുട്ട്, ട്രാഫിക്കിനുള്ള തടസ്സങ്ങൾ ഇവയൊക്കെയുണ്ട്. പരിപൂർണ്ണമായി കനാലുകളുടെ വികസനം ഉറപ്പുവരുത്തിക്കൊണ്ട് മുന്നോട്ടുപോകാൻ കഴിഞ്ഞാൽ റോഡ് ഗതാഗതത്തിന്റെ വേഗത കുറച്ചുകൂടി വർദ്ധിപ്പിക്കാനും ഫ്യൂച്ചർ ഡെവലപ്മെന്റിന് ഗുണകരമാക്കാനും കഴിയും. അങ്ങ് സൂചിപ്പിച്ച നദികളെ സംബന്ധിച്ച കാര്യത്തിൽ ഞാൻ ഇതിൽ മറുപടി പറയുന്നില്ല. ഞാൻ അതിനുള്ള വിശദീകരണം വേറെ നൽകുന്നതാണ്. ഈ റോഡുകളിൽ ഇന്നുള്ള ഡെൻസിറ്റി ഓഫ് വെഹിക്കിൾസ് കുറയ്ക്കാൻ ഏറ്റവും നല്ല മാർഗ്ഗം ജലമാർഗ്ഗം വികസിപ്പിച്ചെടുക്കുക എന്നുള്ളതാണ്.

<u>ശ്രീ. പി.നാരായണൻ</u> : ദേശീയ ജലപാതയുടെ വികസനത്തിനുവേണ്ടിയുള്ള പണം കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് തരുന്നുണ്ട്. കഴിഞ്ഞ കാലങ്ങളിലും കൊടുത്തിരുന്നു. ഇപ്പോൾ 225 കോടി രൂപ ഗ്രാന്റായി തന്നിട്ടുണ്ടെന്ന് പറഞ്ഞു. ഇത് യഥാസമയം വിനിയോഗിക്കാതെ ലാപ്സായിപ്പോകുന്ന ചരിത്രമാണ് കാണാൻ കഴിയുന്നത്. ഈ പണമെങ്കിലും ഇങ്ങനെ ലാപ്സാകാതിരിക്കാൻ ഇതിന്റെ വികസനത്തിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാൻ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി തയ്യാറാകുമോ ?

<u>ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ</u> : ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ ശ്രീ. പി. നാരായണൻ പറഞ്ഞ ദേശീയജലപാതയുടെ വർക്ക് നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത് കേന്ദ്ര ഷിപ്പിംഗ് മന്ത്രാലയത്തിന്റെ കീഴിൽ വരുന്ന ഇൻലാൻഡ് വാട്ടർ വേയ്സ് അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇൻഡ്യ ആണ്. ആ പണം സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിനെ ഏൽപ്പിക്കുകയില്ല. അതേസമയം പന്ത്രണ്ടാം ധനകാര്യ കമ്മീഷന്റെ തീരുമാനപ്രകാരം 225 കോടി രൂപ നമുക്ക് നൽകാമെന്ന് നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ളത് അടുത്ത ഏപ്രിൽ മാസം ഒന്നാം തീയതി മുതലാണ്. അന്ന് മുതൽ ഇത് കേരള ഗവൺമെന്റിന്റെ കയ്യിലാവും.

(ചോദ്യോത്തര സമയം കഴിഞ്ഞു.)

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly